Pompe à eau V12



Bonjour à tous et à toutes,
Je m'appelle Franck Jameau et je suis depuis le mois de juin 2008 l'heureux propriétaire d'une Daimler Double Six Vanden Plas de 1978.

Je suis également membre depuis cette même date de notre amicale XJ, que j'ai découvert par hasard sur Internet en début d'année lorsque je cherchais avec beaucoup d'intérêt et énergie une XJ et le maximum de renseignements techniques sur ce modèle.



J'ai tout de suite été séduit par le site qui correspondait tout a fait à ce que j'attendais au niveau technique et photos de véhicules.

Rapidement j'ai pris contact par téléphone avec « Fred » qui m'a tout de suite gentiment invité à venir lr voir pour faire connaissance avec le monde de la XJ.

Sans attendre, un soir, une demi-heure de route et me voilà accueilli dans « le milieu » de la XJ, avec de la série 1.2.3 6 et 12 cylindres, des pièces partout et comme guide « Fred » avec une disponibilité sans limite (je l'ai harcelé de questions en tous genres). Ce soir là je me suis dit « si j'achète une XJ, c'est sûr, j'adhère tout de suite à l'amicale ».

Tout le monde sera d'accord avec moi, un grand merci et bravo à Carole et Frédéric pour leur dynamisme, accueil et gentillesse…

Depuis le moi de juin je roule mais aussi je travaille sur ma Daimler (qui est en superbe état d'origine) surtout en préventif et révisions.

Dans le cadre de ce travail, je vous propose de partager mon expérience de jeune XJ'iste sur la dépose et la réfection de la pompe à eau.

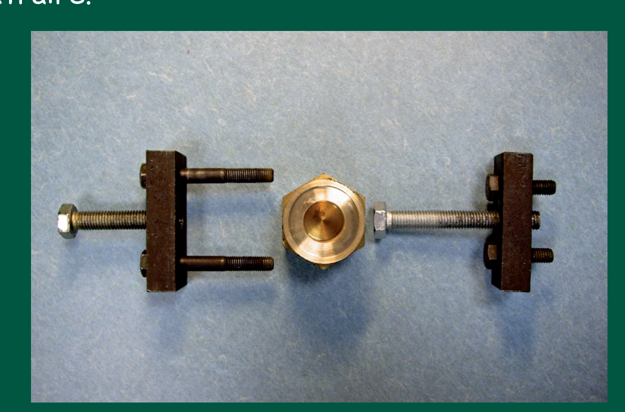
Avant tout, pour la dépose, je déconseille cette opération si la personne n'a pas les connaissances mécaniques et l'outillage « de base ».

Pour refaire la pompe à eau « à l'établi » il faut là de très bonnes connaissances en mécanique générale et un outillage lourd que seul un atelier spécialisé peut avoir (matériaux, perceuse à colonne, tarauds, tour, presse, microbilleuse, marbre) pour faire un travail digne de ce nom.

Dans tous les cas vous devrez prendre comme référence le manuel de réparation constructeur (disponible sur le site et en CD-ROM sur le site).

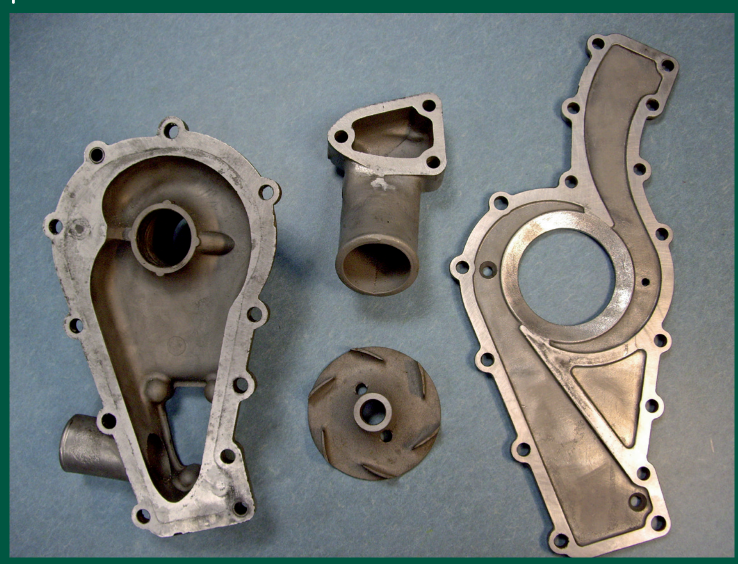
Dans les grandes lignes il faut déposer le capot, vidanger le circuit de refroidissement et récupérer le gaz de la climatisation (s'il en reste encore) avec une station de recharge pour ne pas laisser échapper le gaz dans l'atmosphère.
Ensuite dégager la traverse supérieure sans rien débrancher, déposer le condenseur, le radiateur en débridant seulement le radiateur d'huile (deux vis) sans le déposer, car il est fragile.
Ensuite dépose de tout ce qui gêne encore, c'est à dire le palier ventilateur complet (en profiter pour changer le viscocoupleur, dit « Torquatrol », toutes les courroies, la pipe de sortie pompe à eau, débrider les colliers des durits du tube métallique au dessus de la pompe à eau car il sort avec elle.
Pendant que tout est déposé je vous conseille da faire un gros nettoyage du moteur, des accessoires ainsi que du compartiment moteur. J'en ai profité pour remplacer les thermostats, réviser le faisceau électrique, effectuer des retouches de peinture, et remplacer les silent-blocs de berceau et barre stabilisatrice (c'est beaucoup plus accessible).
C'est aussi le moment rêvé pour traiter la traverse avant (voir bulletin 11).
Après quelques heures de travail vous voilà donc avec la pompe à eau dans les mains, c'est vraiment là que le travail commence…

- Nettoyer soigneusement la pompe à eau pour travailler « au propre ».
- Prendre les cotes et les pas pour confectionner les extracteurs de la poulie et de la turbine (il y a des trous taraudés sur les deux). Ne surtout pas essayer de les extraire avec un arrache moyeu classique, car c'est la casse assurée…La turbine st en fonte, la poulie en acier.
- Une fois les extracteurs réalisés (faire du costaud car c'est « raide » à sortir extraire la poulie et la turbine (là ça se complique). L'effort est tellement important que les filets de la turbine ont lâché ! J'ai pris deux vis qui traversent avec écrous pour l'extraire.



Ensuite enlever la vis pointeau et dégager l'axe avec les outils appropriés en poussant coté turbine (il doit sortir coté poulie). Faire attention à ne pas abîmer les carters.

- Désassembler le sandwich carter, platine : faire attention car le mien était collé, de plus il y a deux pions de centrage que je conseille de chasser (sans éclater les carters de préférence)
- Décoller les vieux joints, microbiller les carters, refaire les plans de joints au marbre. Voici les pièces prêtes à être remontées



- Se procurer un kit réparation qui comprend : axe, roulement, joint d'étanchéité turbine, joint thermocontact pour environ 50 €, prix Amicaliste chez SNG Barratt.
- Réaliser un mandrin pour mettre en place l'axe



- Attention, l'axe neuf ne comporte pas le trou pour la vis pointeau de maintien en place. Il faut prendre soigneusement la cote sur l'ancien et percer une amorce sur le neuf (foret au carbure obligatoire et perceuse à colonne)
- Il faut avec grande précision (marbre) rectifier la portée du joint d'étanchéité sur la turbine (la mienne était très abîmée). De cela dépend en grande partie le résultat final).

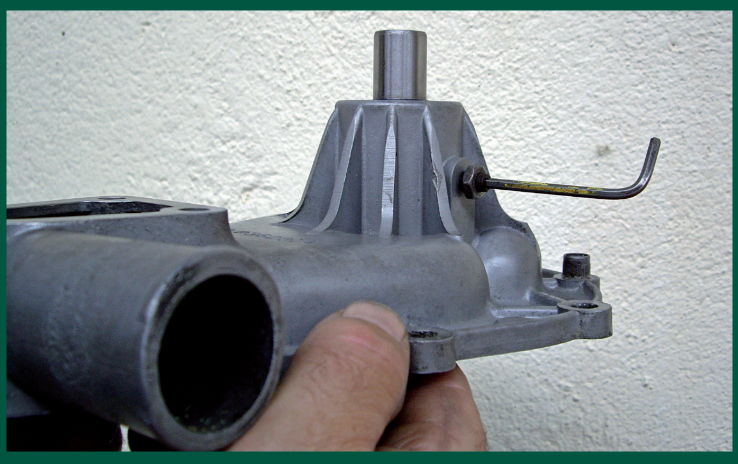




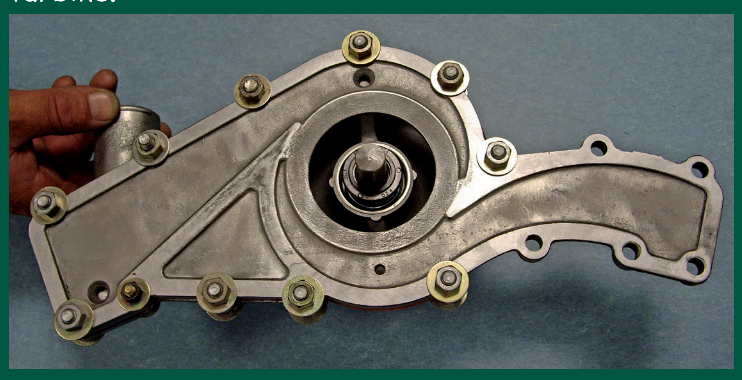
- Préparer votre ensemble axe, bague plastique (à récupérer sur le vieux joint), joint d'étanchéité, mandrin.



- Avec précision positionner et aligner, enduit d'huile fine, l'axe et le descendre avec le mandrin jusqu'à ce que les deux trous correspondent (photo 10) à ce moment la cage du roulement doit affleurer le carter coté poulie). Mettre en place la vis pointeau et le contre écrou

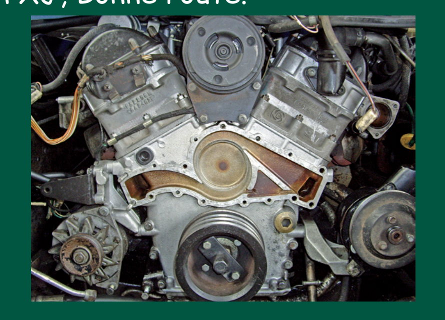


- Retourner le carter et positionner la bague plastique enduite d'huile puis le joint avec le métal coté carter
- Prendre une douille de 32 et positionner soigneusement le joint en butée sur le carter
- Positionner, enduit ed'huile, la poulie à la presse en la mettant à fleur avec l'axe.
- Assembler le sandwich avec un joint neuf et du « Loctite 510 », et le maintenir avec un montage vis, rondelles, écrous. Mettre de la graisse sur le joint de turbine.



- Positionner la turbine enduite d'huile sur son axe et la descendre à la presse en contrôlant soigneusement à l'aide d'un jeu de cales qu'il y ai un jeu entre carter et pale de turbine de 0.65 mm. Sur la mienne j'ai mis 0.7 mm.
- Et voilà une pompe à eau refaite avec succès, d'une qualité proche du neuf. Un grand merci à Jean-Claude, mon collègue, pour la réalisation des extracteurs, et son coup de main.

En espérant avoir été le plus précis possible je reste à la disposition de tous au 06 01 95 66 94. Et à bientôt en XJ, Bonne route.



Franck
Jameau